

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi (HE 52/2024 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Laura Rantanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Emmi Simonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Sari Rapinoja, ympäristöministeriö
- johtava asiantuntija Aki Tilli, Liikenne- ja viestintävirasto
- apulaisjohtaja Tapio Ojanen, Väylävirasto
- erityisasiantuntija Vesa Peltola, Suomen Kuntaliitto
- Public Affairs Manager Mattias Hellström, Neste Oyj
- toimialapäällikkö Hannes Tuohiniitty, Bioenergia ry
- lakimies Kai Massa, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- toiminnanjohtaja Anna Virolainen-Hynnä, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
- logistiikkajohtaja Pekka Aaltonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- laki- ja neuvontapalveluiden päällikkö Jenni Salonen, Suomen Taksiliitto ry
- toimitusjohtaja Heikki Karsimus, Sähköinen liikenne ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- oikeusministeriö
- sisäministeriö
- puolustusministeriö
- ympäristöministeriö
- Liikenne- ja viestintävirasto
- Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)
- Ahvenanmaan maakunnan hallitus
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

Valiokunnan mietintö LiVM 8/2024 vp

- Invalidiliitto ry
- Kaupan liitto ry
- Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry
- Kuluttajaliitto ry
- Logistiikkayritysten Liitto ry

HALLITUKSEN ESITYS

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta. Samalla kumottaisiin liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annettu laki.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annettuun lakiin ja ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annettuun lakiin sisältyvät viittaukset kumoutuvaan lainsäädäntöön.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Yleistä

(1) Hallituksen esitys täydentää ja täsmentää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta jäljempänä jakeluinfrastruktuuriasetus. Tämän vuoksi valiokunta pitää hallituksen esitystä tarpeellisena ja tarkoituksenmukaisena.

(2) Valiokunta toteaa, että ehdotettu uusi laki on osa laajempaa asetukseen liittyvää kokonaisuutta. Asetus edellyttää lisäksi kansallista suunnittelua, muun muassa kansallisen toimintakehyksen laatimista. Hallitusohjelman mukaan hallitus laatii yhdessä elinkeinoelämän kanssa toimenpideohjelman vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä. Saadun selvityksen mukaan yksi keskeisimpiä kysymyksiä eri käyttövoimia hyödyntävään kalustoon investoimisessa on energian jakeluinfrastruktuuri.

(3) Jakeluinfrastruktuuriasetuksen keskeisenä tavoitteena on lisätä päästöttömien ajoneuvojen houkuttelevuutta asettamalla vaatimuksia vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttäjävälisyydelle, yhteentoimivuudelle ja maksujärjestelmille. Saadun selvityksen mukaan siirtymä päästöttömiin ajoneuvoihin edistyy, kun niiden tankkaamisesta ja latauksesta tehdään helpompaa ja käyttäjävälisempää. Valvonnasta ja seuraamuksista säätämällä varmistetaan asetuksen velvoitteiden täyttäminen Suomessa ja näin ollen myös edistetään asetuksen ilmasto- ja

Valiokunnan mietintö LiVM 8/2024 vp

ympäristövaikutuksia. Valiokunta katsoo, että keinovalikoiman tulee olla käyttäjäystävällinen, teknologianeutraali ja kilpailulle tasapuolinen.

(4) Valiokunta pitää hyvänä sitä, että ehdotuksessa esitetään yhden valvovan ja määräyksiä antavan viranomaisen nimeämistä eli Liikenne- ja viestintäviraston nimeämistä.

Raskaan liikenteen tilanne

Kaasun jakeluinfrastrukturi. (5) Saadun selvityksen mukaan Suomessa on käytössä liikenne-polttoaineena sekä paineistettua että nesteytettyä bio- ja maakaasua. Paineistetulle kaasulle on kattavampi tankkausverkosto, mutta sitä käytetään vain kevyemmissä kuorma-autoissa. Raskas liikenne käyttää enemmän nesteytettyä kaasua, jolle Suomessa on vähemmän tankkausasemia.

(6) Koska tankkausasemaverkosto on rajallinen, rajoittaa se investointimahdollisuuksia kaasukäyttöiseen kalustoon erityisesti raskaimpiin kuljetustehtäviin soveltuvan nesteytetyn kaasun osalta.

Sähkön latausinfrastrukturi. (7) Saadun selvityksen mukaan raskaassa liikenteessä sähkön yleistymisen yksi keskeinen kysymys on latausinfrastrukturi. Suomessa raskaan liikenteen yleisesti saatavilla oleva latausinfrastrukturi on tällä hetkellä vasta aivan alkutekijöissään.

(8) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tarvitaan kattava, luotettava ja nopea sähkön latausinfrastrukturi raskaalle kalustolle. Latauspaikka ja -ajankohta ovat oleellisia koko toimitusketjujen näkökulmasta.

(9) TEN-T-verkostolle edellytetään määrävälein raskaan liikenteen taukopaikkoja. Lähdettyä toteuttamaan latausinfrastruktuuria, tulisi taukopaikkavaateet saadun selvityksen mukaan yhdistää latausinfrastruktuurin vaatimuksiin. Siten on saavutettavissa myös monipuolisia synergia-etuja. Kuljettajan taukopaikkojen ja ajoneuvon latausalueiden sijoittumisen yhteensovittaminen on tärkeää paitsi kuljetustalouden myös maankäytön tehokkuuden kannalta.

Vedyn jakeluinfrastrukturi. (10) Saadun selvityksen mukaan Suomessa ei tällä hetkellä ole julkisia vedyn tankkausasemia, mikä luonnollisesti estää polttokennoteknologiaa ja vetyä käytäviin ajoneuvoihin investoimisen Suomessa. Valiokunta katsoo, että jakeluinfrastruktuuria on toteutettava etupainotteisesti, jotta yritykset pystyvät sitoutumaan vetyä käyttävien ajoneuvojen hankintaan.

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. lakiehdotus. Laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastrukturista

4 §. Tiedonsaantioikeus. Oikeusministeriön mukaan hallituksen esityksen 4 §:n perusteluissa kuvatut tilanteet vaikuttaisivat koskevan sellaisia tilanteita, joissa tietoja on tarpeen saada erityisesti liiketalousalaisuutta koskevan salassapitovelvoitteen estämättä. Oikeusministeriö katsoo, että tie-

Valiokunnan mietintö LiVM 8/2024 vp

donsaantioikeuden täsmentämiseksi olisikin mahdollista vielä arvioida säännöksen täsmentämistä siten, että se mahdollistaisi ainoastaan liikesalaisuuden suojaa koskevan salassapitovelvoitteen murtamisen, mutta ei muiden salassapitoperusteiden murtamista.

Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan tiedonsaantioikeuden rajausta vain liikesalaisuutta koskeviin tietoihin turvaa Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeuden ehdotetun valvontatehtävän suorittamiseksi riittävällä tavalla. Tämän vuoksi valiokunta on täsmentänyt pykälää koskemaan liikesalaisuutta koskevia salassapitosäännöksiä.

2. lakiehdotus. Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

7 §. Olemassa olevan rakennuksen varustaminen sähköajoneuvojen latauspisteillä. Voimassa olevalla lailla rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä, jäljempänä latauspistelaita, (733/2020) on osaltaan pantu täytäntöön rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2010/31/EU ja energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/844. Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota kiinnitettiin latauspistelain kansalliseen täytäntöönpanoon. Saadun selvityksen mukaan voimassa olevassa latauspistelaissa sähköautojen latauspisteiden asentamisvelvoite on Suomessa tiukempi kuin voimassa oleva rakennusten energiatehokkuusdirektiivi edellyttäisi. Selvityksen mukaan direktiivin täytäntöönpanossa on myös merkittäviä eroja jäsenvaltioiden välillä.

Direktiivin täytäntöönpano. Latauspistelain 7 §:n mukaan rakennuksen omistajan on huolehdittava, että sellaisessa käytössä olevassa muussa rakennuksessa kuin asuinrakennuksessa, jonka yhteydessä on enemmän kuin 20 pysäköintipaikkaa rakennuksessa tai kiinteistöllä, on asennettuna vähintään yksi latauspiste viimeistään 31.12.2024.

Mainitulla pykälällä on kansallisesti täytäntöön pantu direktiivin 8 artiklan 3 kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden tulee säätää viimeistään 1.1.2025 vaatimukset latauspisteiden vähimmäismäärän asentamisesta kaikkiin sellaisiin muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Jäsenvaltion liikkumavara ja mahdolliset poikkeukset. Mainitun 8 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat päättää olla säätämättä tai soveltamatta 2 ja 3 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia rakennuksiin, jotka ovat pienten ja keskisuurten yritysten omistuksessa ja käytössä, sellaisina kuin ne on määritellyt komission suosituksen 2003/361/EY (*4) liitteessä olevassa I osastossa.

Tämä poikkeusmahdollisuus on Suomessa täytäntöön pantu latauspistelain 10 §:llä, jonka mukaan mitä 5 §:n 3 ja 4 momentissa, 6 §:n 3 ja 4 momentissa ja 7 §:ssä säädetään, ei koske latauspisteiden eikä latauspistevalmiuden asentamista mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa 2003/361/EY tarkoitettujen mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevien rakennusten yhteyteen.

Valiokunnan mietintö LiVM 8/2024 vp

Vastinekuulemisessa ympäristöministeriö antoi valiokunnan ymmärtää, että Suomi oli hyödyntänyt kaikkia poikkeusmahdollisuuksia. Myöhemmin liikenne- ja viestintäministeriöltä saadusta selvityksestä käy ilmi, että Suomessa latauspistelain 10 §:n mukainen poikkeusmahdollisuus on rajattu vain mainitun komission suosituksen tarkoittamiin mikroyrityksiin. Direktiivin 8 artiklan 4 kohta sallisi poikkeuksen soveltamisen myös pieniin ja keskisuuriin yrityksiin.

Yrityksen määritelmä. Latauspistelain 10 §:ssä viitatus komission suosituksen liitteen 1 artiklan mukaan yrityksiksi katsotaan niiden oikeudellisesta muodosta riippumatta kaikki yksiköt, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa. Yrityksiksi katsotaan erityisesti yksiköt, jotka harjoittavat käsiteollista toimintaa tai muuta toimintaa yksin tai perheen voimin, henkilöyhtiöt taikka taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset.

Komission tiedonanto 2016/C 262/01 (jäljempänä tiedonanto) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdasta ottaa kantaa yrityksen määritelmään valtioneuvoston näkökulmasta. Tiedonannossa todetaan, että Euroopan unionin tuomioistuin on määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi, riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta. Esimerkiksi yksikköä, joka kansallisen lainsäädännön mukaan luokitellaan yhdistykseksi tai urheiluseuraksi, on mahdollisesti kuitenkin pidettävä perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna yrityksenä.

Tietyn yksikön luokittelu yritykseksi riippuu siis sen toimintojen luonteesta. Taloudellisen ja muun kuin taloudellisen toiminnan välisen eron selventämiseksi unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti katsonut, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan markkinoilla.

Tiedonannon mukaan ei ole mahdollista antaa tyhjentävää luetteloa toiminnoista, jotka olisivat aina katsottavissa taloudelliseksi tai ei-taloudelliseksi toiminnaksi.

Lainsäädännön järkevöittäminen. Valiokunta pitää välttämättömänä, että Suomi hyödyntää käytettävissä olevia poikkeusmahdollisuuksia sekä lainsäädännössä että sen tulkinnassa. Yrityksen tulkinnassa tulee noudattaa komission yrityksiä koskevia linjauksia, joiden mukaan toimijoiden oikeushenkilömuoto ei ole ratkaiseva, vaan tärkeämpää on niiden toiminta. Tämän vuoksi valiokunta esittää lausumaa, jonka mukaan eduskunta edellyttää,

että valtioneuvosto kiireellisesti ryhtyy toimenpiteisiin saattamaan voimaan ennen 30 päivää marraskuuta 2024 jakeluinfrastruktuuridirektiivin sallimat poikkeukset pk-yrityksille.

Vaihtoehtoinen täytäntöönpanomalli. Saksassa mainittu kohta on pantu kansallisesti täytäntöön omistajakohtaisesti eli siten, että jos samalla omistajalla on useita mainitussa kohdassa tarkoitettua velvoitteen alaisia kiinteistöjä, Saksan lainsäädäntö antaa mahdollisuuden tarkastella näitä kiinteistöjä kokonaisuutena. Tällöin omistaja voi asentaa joko yhden latauspisteen jokaiselle kiinteistölle tai asentaa niitä keskitetysti vain osalle velvoitteen alaisista kiinteistöistä, kunhan asennettavien latauspisteiden kokonaismäärä ei laske.

Komission suosituksen (EU) 2019/1019 rakennusten nykyaikaistamisesta alaluvussa 3.3.4 käsitellään latauspisteiden vähimmäismäärän asentamista koskevat vaatimukset rakennusten energia-

Valiokunnan mietintö LiVM 8/2024 vp

tehokkuutta koskevan direktiivin 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Suosituksen mukaan jäsenvaltioita edellytetään säätämään vaatimukset latauspisteiden vähimmäismäärän asentamisesta kaikkiin sellaisiin muihin kuin asuinrakennuksiin, joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa. Jäsenvaltioiden direktiivin 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti säätämiä vaatimuksia sovelletaan erikseen kuhunkin muuhun kuin asuinrakennukseen, jotka ovat olemassa 1.1.2025 ja joissa on yli 20 pysäköintipaikkaa.

Uudelleen laadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EU) 2024/1275. Uudelleen laadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi (EU) 2024/1275 tuli voimaan 28.5.2024. Ympäristöministeriöstä saadun selvityksen mukaan jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta direktiivissä mainittuja velvoitteita tiettyihin rakennusluokkiin, kun latauspisteiden ja kaapeliputkituksen asentamisen kustannukset ylittävät vähintään 10 prosenttia rakennuksen laajamittaisen korjauksen kokonaiskustannuksista. Uudelleen laaditussa rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä ei ole enää säädetty poikkeusta mikroyrityksille eikä pienille ja keskisuurille yrityksille.

Uudelleen laadittu rakennusten energiatehokkuusdirektiivi on toimeenpantava kansalliseen lainsäädäntöön viimeistään 29.5.2026. Direktiivin kansallisen toimeenpanon valmistelu on käynnistetty ja sitä tullaan valmistelemaan tiiviissä yhteistyössä muun muassa elinkeinoelämää ja kuntia edustavien sidosryhmien kanssa. Tavoitteena on tunnistaa sidosryhmien kanssa kustannustehokkaita ja joustavat tavat direktiivin toimeenpanoon. Valiokunta pitää välttämättömänä, että myös kansalaisyhteiskuntaa edustavat yhdistykset ja muut vastaavat toimijat otetaan mukaan direktiivin täytäntöönpanon valmisteluun.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että uuden direktiivin täytäntöönpanossa ja tulkinnassa otetaan huomioon Suomen erityisolosuhteet, kustannustehokkuus ja lainsäädännön järkevä toteuttaminen. Myös vaihtoehtoisten täytäntöönpanomallien selvittäminen ja arvioiminen on välttämätöntä.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 52/2024 vp sisältyvät 2. ja 3. lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 52/2024 vp sisältyvän 1. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)

Eduskunta hyväksyy yhden lausuman. (Valiokunnan lausumaehdotus)

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki

liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tällä lailla täsmennetään ja täydennetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1804 (*jakeluinfra-asetus*) ja sen kansallista soveltamista.

2 §

Polttoaineiden hintojen näyttäminen

Jos jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdassa tarkoitettu tankkauspisteen ylläpitäjä näyttää polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, vertailussa tulee noudattaa jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen vertailuhintojen määrittelystä ja näyttämisestä.

3 §

Valvonta

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1—5, 7, 8, 10 ja 11 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan, 7, 19 ja 21 artiklan sekä niiden nojalla annettujen Euroopan unionin säädösten mukaisten velvoitteiden noudattamista valvoo Liikenne- ja viestintävirasto.

Tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista valvoo Liikenne- ja viestintävirasto.

Valiokunnan mietintö LiVM 8/2024 vp

4 §

Tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus **liikesalaisuutta koskevien** salassapitosäännösten estämättä saada pyynnöstä tämän lain mukaisten valvontatehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot maksutta niiltä toimijoilta, joiden velvollisuuksista säädetään tässä laissa tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä taikka määrätään tämän lain nojalla annetuissa määräyksissä.

5 §

Tarkastusoikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastusta ei kuitenkaan saa toimittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa.

Tarkastuksissa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

6 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa sen, joka toimii vastoin tämän lain säännöksiä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säännöksiä taikka tämän lain nojalla annettuja määräyksiä, korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

7 §

Muutoksenhaku

Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuihin säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

8 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annettu laki (478/2017).

2.

Laki

rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020) 4 §:n 2 momentti ja 9 §:n 1 ja 3 momentti seuraavasti:

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Yleisesti saatavilla oleville latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804 (*jakeluinfra-asetus*).

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

Edellä 5—8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II tarkoitettujen teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä.

Edellä 5—7 §:ssä tarkoitettut latauspisteet voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain (740/2021) 7 §:n 1 momentti ja 8 §:n 1 momentti seuraavasti:

7 §

Kuorma-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas kuorma-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

8 §

Linja-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto (M3) on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla M3-luokan linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valiokunnan lausumaehdotukset

1. *Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto kiireellisesti ryhtyy toimenpiteisiin saattamaan voimaan ennen 30 päivää marraskuuta 2024 jakeuinfrastruktuuridirektiivin sallimat poikkeukset pk-yrityksille.*

Valiokunnan mietintö LiVM 8/2024 vp

Helsingissä 7.6.2024

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Marko Asell sd
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Terhi Koulumies kok
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Pinja Perholehto sd
jäsen Anne Rintamäki ps
varajäsen Tere Sammallahti kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker